

### Nabídka železniční osobní dopravy

V **dálkové železniční dopravě** se v minulém období nejvíce projevoval trend zvyšujícího se zájmu cestujících o spojení Brna s Prahou. V minulých letech došlo k dokončení modernizace části páteřní železniční sítě mezi Prahou a Brnem, což s sebou přineslo i zkrácení cestovních dob. Zároveň došlo k modernizaci vozového parku a dalším zvýšením kvality poskytovaných služeb cestujícím ve vlacích dálkové dopravy. Důsledkem tohoto vývoje je zvyšující se poptávka cestujících po železniční dopravě na úkor dopravy autobusové a individuální automobilové.



Obrázek 34 – Nástup cestujících na hlavním nádraží

V **dálkové železniční dopravě ve spojení Brna s oblastmi Olomoucka, Ostravska a Zlínska** je současná situace i budoucí vývoj odlišný oproti uvedenému spojení Brna s Prahou. Stávající stav a parametry železniční trati Brno – Přerov jsou v porovnání s dálniční infrastrukturou ve výrazně horším stavu, což se projevuje nízkou konkurenceschopností dálkové železniční dopravy oproti autobusové a individuální automobilové dopravě. Minulý vývoj poptávky po dálkové železniční dopravě byl spíše stagnující. Jako řešení tohoto nevhodného stavu se ve výhledu uvažuje s realizací modernizace trati Brno – Přerov a související železniční sítě. Realizací této modernizace budou výrazně zvýšeny kapacitní a rychlostní parametry železniční infrastruktury, což se projeví ve zlepšení kvality nabídky železniční dálkové dopravy a zvýšené poptávce po dálkové železniční dopravě. Dopravní nabídka a s tím spojená i přepravní poptávka bude však ovlivněna kapacitními limity a provozním uspořádáním ŽUB. Dokud nebudou vytvořeny vhodné kapacitní a provozní podmínky v ŽUB, nebude přepravní poptávka v dálkové dopravě plně uspokojena. Z tohoto pohledu je zřejmé, že oba záměry (tzn. Modernizace Brno-Přerov a pře-stavba ŽUB) jsou úzce provázány.



Obrázek 35 – Zapojení tratí do hlavního nádraží

Tento zájem cestujících se promítá i do plánů železničních dopravců na zavedení nových dálkových železničních spojů. Do budoucna lze očekávat pokračování tohoto trendu. V ostatních dálkových relacích nebyl minulý vývoj tak dynamický a docházelo pouze k mírnému růstu počtu cestujících. Do budoucna lze očekávat zvyšování kvality dálkové železniční dopravy s postupujícím otevíráním trhu, což se bude projevovat zvýšenou poptávkou po dálkové železniční dopravě.

V **regionální železniční dopravě** se v minulých letech projevoval jednak trend zvyšujícího se rozvoje počtu obyvatel v sídlech brněnské aglomerace a postupný rozvoj integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Tyto faktory spolu s kvalitou nabídky v podobě jízdních dob, četnosti spojení a spolehlivosti provozu nejvíce ovlivňují poptávku cestujících po železniční regionální dopravě. Ve výhledu se očekává postupná modernizace železniční infrastruktury v okolí města Brna, která umožní zlepšení nabídky regionální železniční dopravy v podobě optimalizace linkového vedení a zkrácení intervalů spojů. Rozvoj železniční infrastruktury bude rovněž impulzem pro obsluhu regionálních center železniční dopravou na úkor dopravy autobusové. Poptávka po regionální dopravě tak ve výhledu poroste, kdy bude v jednotlivých oblastech různě ovlivňována konkrétním rozvojem území a modernizací železniční infrastruktury.



Obrázek 36 – Nástupiště na hlavním nádraží

### Požadavky nabídky osobní železniční dopravy na řešení projektu

■ **Zajištění odpovídající úrovně nabídky železniční osobní dopravy** – Řešení projektu musí být navrženo tak, aby odpovídalo nejen současným přepravním potřebám, ale i výhledovým přepravním potřebám cestujících. Navrženo musí být odpovídající linkové vedení, vhodné intervaly linek v přepravních špičkách i přepravních sedlech. Zároveň musí být zajištěno odpovídající provozní uspořádání linek osobní železniční dopravy. Dopravní nabídka by měla co nejvíce odpovídat přepravní poptávce a měla by zohledňovat výhledové plány rozvoje železniční osobní dopravy dálkové i regionální. Koncepte železniční osobní dopravy by měla být navržena dle principu integrovaného taktového jízdního řádu.

■ **Zajištění koncepčního souladu s modernizací trati Brno – Přerov.** Realizace modernizace trati Brno – Přerov výrazně změní poptávku po železniční dálkové dopravě ve směru vedení této trati. Nabídka linkového vedení a intervalů spojů dálkové musí být navrženy tak, aby byl maximálně využit přepravní potenciál železniční dopravy. Technické řešení ŽUB musí být navrženo tak, aby z hlediska kapacity a jízdních dob byly pro dopravce a objednatele železniční osobní dopravy zajištěny vhodné podmínky konkurenceschopnosti vůči autobusové a individuální automobilové dopravě.

■ **Zajištění dostatečné dopravní nabídky pro železniční spojení Brno a Prahy.** Zvyšující se poptávka cestujících i dopravců po poskytování dálkové železniční dopravy mezi Prahou a Brnem musí být uspokojena dostatečnými intervaly dálkových spojů v této relaci. Technické řešení ŽUB musí zajistit dostatek kapacity umožňující zkrácení intervalu spojů a jejich provoz v dostatečné spolehlivosti.

■ **Zajištění koncepčního souladu s rozvojem okolního území a související železniční infrastruktury.** V okolí města Brna dojde k rozvoji území a k rozvoji železniční infrastruktury. Nabídka regionální, a v některých případech i dálkové dopravy, musí být navržena tak, aby byl maximálně využit přepravní potenciál železniční dopravy. Ve vhodných případech je nutné zvážit možnosti náhrady autobusové obsluhy regionálních sídel železničními spoji. U regionálních spojů na trati Brno – Chrlice je vhodné posoudit přepravní potenciál případného zkrácení intervalů spojů.